

Ambiente/2. Nel cammino verso la mobilità pulita le case del Vecchio continente appaiono in ritardo

Europa debole in ecologia

Soprattutto i tedeschi hanno sottovalutato l'urgenza della sfida

Marco Zurru *

Le direttive europee sulle emissioni di CO₂ rappresentano una sfida che porterà a una sostanziale modifica del settore automobilistico in Europa.

Il target imposto, 130 g/km di CO₂, per il 2012, è raggiungibile con le tecnologie attualmente disponibili, ma trova le aziende europee impreparate, soprattutto se confrontate con la concorrenza dell'Estremo Oriente.

Indipendentemente dalle specifiche norme di applicazione delle direttive, non ancora definite nel dettaglio, il target sarà principalmente raggiunto con una riduzione delle emissioni dei tradizionali motori diesel o a benzina. Altre tecnologie (alimentazione ibrida, biocarburanti, gas naturale) potranno contribuire solo in maniera ridotta.

L'adeguamento alle norme richiederà un costo aggiuntivo oscillante tra i 500 e i mille euro per vettura. Tale costo potrà essere assorbito solo parzialmente dal consumatore; la parte preponderante dovrà invece provenire

da una compressione dei costi della filiera dell'auto, con il rischio di ridurre ulteriormente i già limitati margini.

I costruttori europei, e in particolare quelli premium tedeschi, hanno apparentemente sottovalutato la sfida posta dalle esigenze di contenimento delle emissioni e si trovano svantaggiati su alcuni fronti fondamentali: assenza di comunicazione sul tema ambientale; anche a parità di efficienza nelle emissioni, le vetture occidentali sono percepite come meno ecologiche dei corrispondenti giapponesi; insufficienti competenze interne allocate al settore dell'efficienza dei consumi; eccessiva integrazione verticale nella produzione dei motori, che distoglie risorse di ingegneria dalle tecnologie più innovative per il futuro (iniezione, turbo ed elettronica del powertrain); complessità della gamma motori che richiede continuo aggiornamento e che

comporterà maggiori investimenti per rispettare le direttive; oligopolio tecnologico di alcuni fornitori, che sono stati in grado di

mantenere una posizione dominante grazie a investimenti mirati alla tecnologia del motore e della combustione, che hanno portato a continue innovazioni; organizzazione non coerente con l'esigenza di ottimizzazione delle emissioni (per esempio, assenza di coordinamento complessivo sui temi dell'efficienza energetica, frammentazione delle responsabilità di progetto, eccetera).

Se questi punti di debolezza del sistema automotivo europeo non saranno superati, le nuove direttive imporranno un'ulteriore riduzione dei margini di Oem e fornitori e impatteranno sulle quote di mercato a favore dei più avanzati player giapponesi.

La sfida posta al mondo dell'auto in Europa potrà trasformarsi in un'opportunità solo con un'importante cambiamento del modo con cui le auto sono ideate, progettate, prodotte e commercializzate.

Per gli Oem le leve da attivare sono: ridefinire la comunicazione dei valori del brand, per includervi temi ambientali, in una prospettiva coerente con gli attuali

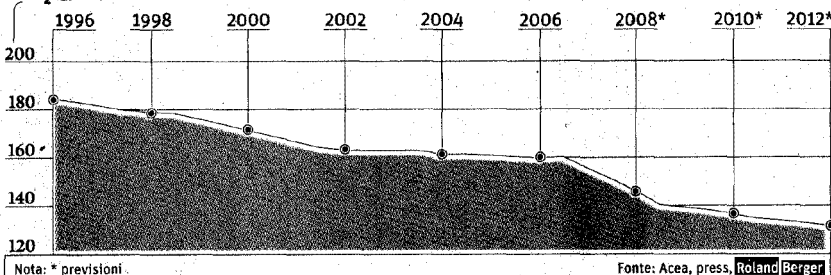
valori distintivi (come ha iniziato a fare Bmw parlando di efficienza e innovazione per una guida sostenibile); semplificare il portafoglio e ridefinire la strategia di powertrain, realizzando una conseguente modularizzazione; ridefinire i concetti di "core" e "non-core", individuando opportunità di partnership nello sviluppo di motori innovativi con l'obiettivo di ridurre gli investimenti. La condivisione dello stesso motore tra Oem diversi aumenterà sensibilmente; riorganizzare lo sviluppo del powertrain, ad esempio centralizzando la responsabilità per energy e thermal management.

L'effetto per i fornitori è duplice: da un lato aumenterà la pressione sul contenimento costi, dall'altro crescerà anche il mercato delle nuove tecnologie legate all'efficienza dei consumi. Anche in questo caso, gli elevati investimenti richiesti per innovare l'offerta di prodotto richiederanno economie di scala e alleanze tra i grandi player. Chi non saprà realizzare delle svolte tecnologiche sarà costretto a una sistematica riduzione di costi.

*Senior partner **Roland Berger**

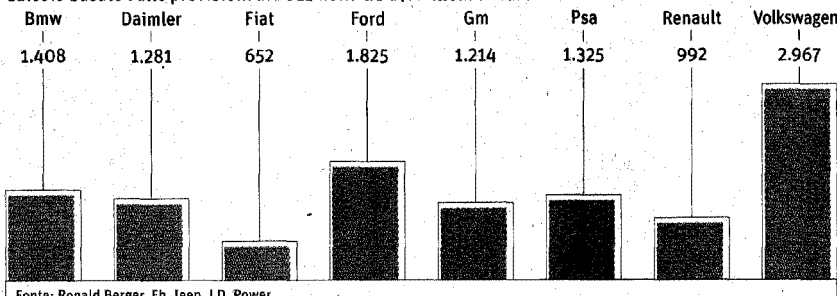
Il trend delle emissioni

Valori medi delle flotte totali dei costruttori europei CO₂ (g/km)



I costi della guerra alla CO₂

Calcolo basato sulle previsioni al 2012 nella Ue-27. Milioni di euro



MARGINI A RISCHIO

Sarà importante individuare opportunità di partnership per lo sviluppo congiunto di motori innovativi con investimenti contenuti

CHI INQUINA DI PIÙ

Investire nella logistica

■ Secondo le analisi **Roland Berger** una superiore mobilità non significa necessariamente maggior traffico. E un aumento del traffico non significa per forza più inquinamento. Un punto chiave su cui investire è la logistica, in termini di realizzazione di infrastrutture e di piani di circolazione intelligenti, soprattutto in città.

Un peso limitato

■ Secondo la società di ricerca il traffico automobilistico per uso privato vale solo il 5,5% di tutte le emissioni di CO₂ di origine antropica, cioè prodotte dall'uomo, rispetto al 6% del trasporto su camion, al 19% dell'industria, al 25% degli impianti di produzione energetica e al 23% dei consumi domestici. La qualità dell'aria peggiore si ha nelle grandi aree urbane delle economie in fase di sviluppo, come Cina e India.

Le controindicazioni

■ Come le medicine, anche le ricette ambientali possono avere degli effetti collaterali indesiderati. Ancora **Roland Berger** ricorda che i filtri antiparticolato e le "trappole" per gli ossidi di azoto riducono l'inquinamento, ma hanno un effetto negativo sulla produzione di CO₂. Nei cui confronti sono invece neutrali i convertitori catalitici e i catalizzatori DeNOx.

